دور سلطة الضبط الإداري في تحقيق السلامة المرورية

د.عبد القادر زرقين
كلية الحقوق والعلوم السياسية
المركز الجامعي تيسمسيلت

ملخص:

تشكل حوادث المرور أحد المشاكل التي تواجه الدول جميعا لما تتسبب فيه من ضحايا بشرية وخسائر مادية الأمر الذي دفع بضرورة تدخل سلطات الضبط الإداري نظرا لدورها المهم لما لديها من صلاحيات وسلطات لتنظيم الأنشطة الفردية وتجنب الأخطار التي تهدد أو تنتهك النظام العام.

ولكي يتحقق ذلك يتعين على سلطات الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية إعمال كافة الإجراءات والوسائل الضرورية الكفيلة بتحقيق السلامة والأمن في الطرقات بضبط سلوك الأفراد وتحديد الأطر التي تنظم سياقة المركبات .

الكلمات المفتاحية: الضبط الإداري، السلامة المرورية، النظام العام، الطرق العامة.

Les accidents routiers constituent l‹un des problèmes d'où souffrent les Etats à cause des victimes humaines et des pertes matérielles qui nécessite l›intervention de la police administrative en raison de son importance et ses pouvoirs et autorités pour réglementer les activités individuelles et d›éviter les dangers qui menacent l›ordre public.

Pour cela, il faut que la police administrative dans le domaine de sécurité routière emploie toutes les mesures et moyens nécessaires pour assurer la sureté et la sécurité sur les routes et réglementer le comportement des individus et préciser des cadres qui régissent la conduite des véhicules.

Mots clés: la police administrative, la sécurité routière, l'ordre public, les routes publiques.

مقدمة:

إزدادت أهمية الضبط الإداري في وقتنا الحاضر بإعتبارها ضرورة إجتماعية من أجل المحافظة على النظام العام وكفالة الأمن والإستقرار داخل المجتمع، فالضبط الإداري موجود في كافة المجتمعات الحديثة فهو يتصل إتصالا وثيقا بحقوق الأفراد وحرياتهم العامة، يعمل على توخي الضرر قبل وقوعه بل تفاديه وعلاجه وإزالة أسبابه. فتلجأ الإدارة إلى فرض القيود على ممارسة مختلف الأنشطة التي يقوم بها الأفراد بما يحقق الصالح العام.

ولعل مسألة تحقيق الأمن المروري والوقاية من حوادث المرور لقيت إهتماما بالغا من طرف السلطة التنفيذية نظرا للتزايد المفرط في حوادث السير سيما ما ترتب عنها من مأساة شديدة الخطورة من حالات كثيرة لضحايا ومصابين، أو ما لحق من آثار نفسية وإجتماعية و إقتصادية تؤثر على الفرد والمجتمع1. فحوادث المرور إرتفعت بدرجة كبيرة وأدت للكثير من الوفيات بل صارت ضمن مسببات الوفيات مثلها مثل الأمراض والأوبئة الخطيرة والفتاكة التي تحصد الكثير من الأرواح يوميا.

وذكرت الإحصائيات الصادرة عن المديرية العامة للأمن الوطني أنّه خلال عام 2015 بلغ عدد حوادث المرور 16245 حادث أدى إلى وفاة 809 شخص وجرح أكثر من 19000 شخص. وتشير نفس الدراسة على أنّ المتسبب الرئيسي لهذه الحوادث يعود للعامل البشري(سائقوا المركبات) بنسبة كبيرة بلغت 97% في حين تأتي حالة الطرقات بنسبة 1.08 % ثم المركبات بنسبة 0.95%[2]

كما أنّ الزيادة المطردة في عدد المركبات التي تستغل الطرقات العامة أدى إلى تضخم وكثافة في الحظيرة الوطنية للسيارات، الأمر الذي دفع بضرورة التدخل السريع والفعال لكل من السلطة التشريعية والسلطة التنفيذية و إعمال كافة الإجراءات والوسائل الضرورية الكفيلة بتحقيق السلامة المرورية والأمن في الطرقات بوضع قواعد قانونية تضبط سلوك الأفراد وتحدد الأطر التي تنظم ممارسة سياقة المركبات قصد تفادي أي إضطراب قد يمس أو يخل بالنظام العام.

ولاشك أنّ الإدارة أقدر على دراسة مختلف التفاصيل التقنية والفنية لمعالجة المسألة بما يخدم المصلحة العامة للفرد والمجتمع على حد سواء بالمحافظة وحماية الأرواح والأموال بما يحقق غاية الضبط الإداري المتمثلة في النظام العام داخل الدولة.

وعليه يطرح التساؤل حول مدى نجاعة وفاعلية سلطات الضبط الإداري في تحقيق الأمن والسلامة المرورية من خلال مختلف الإجراءات والتدابير الضبطية المتخذة في هذا الشأن.

الأمر الذي يستوجب منا، البحث في مفهوم الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية(أولا) وتبيان غاياته (ثانيا)والأساليب والوسائل المتاحة لسلطات الضبط الإداري قصد تحقيق الأمن والسلامة في الطرقات(ثالثا).

أولا: مفهوم الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية

يشكل الضبط الإداري أحد صور النشاط الإداري الذي تتولاه السلطة التنفيذية عند ممارستها لوظيفتها بما يحقق المصلحة العامة وما يترتب عليه من تقييد حريات ونشاطات الأفراد.

وما يمكن ملاحظته، أن المشرع الجزائري سار على ما آل إليه التشريع الفرنسي والمصري إذ لم يتم وضع تعريف للضبط الإداري، وإنما تناول فقط أغراضه وبصورة عارضة. والسبب في ذلك هو مرونة فكرة النظام العام كونها تختلف من مكان لآخر ومن زمان لآخر ورغبة من المشرع بترك تعريف الضبط الإداري للفقه القانوني. غير أنّ الفقه في حد ذاته إختلف في تحديد مدلول الضبط الإداري.

فيرى الأستاذ عمار عوابدي بأنه «:كل الأعمال والإجراءات والأساليب القانونية والمادية والفنية التي تقوم بها سلطات الضبط الإداري المختصة وذلك بهدف ضمان المحافظة على النظام العام بطريقة وقائية في نطاق النظام القانوني للحقوق والحريات

السائدة في الدول"[3].

وعرفه الأستاذ أحمد محيو بأنه:" يحتمل معنى مزدوج، معنى مشتق من المعيار العضوي ونعني به مجموعة الأشخاص المكلفين بتنفيذ الأنظمة وبحفظ النظام العام، ومعنى مشتق من المعيار المادي وهو مجموع التدخلات الإدارية أو الأنشطة أي الموانع التي تهدف للمحافظة على النظام العام بوصفها حدودا للحريات "[4].

أما الدكتور إبراهيم عبد العزيز شيحا فيرى بأنه:» مجموعة القواعد التي تفرضها سلطة عامة على الأفراد بغية تنظيم حرياتهم العامة أو بمناسبة ممارستهم لنشاط معين بقصد صيانة النظام العام في المجتمع أي لتنظيم المجتمع تنظيما وقائيا5» . أما الدكتور سليمان الطماوي فإعتبر الضبط الإداري إمتياز للإدارة بالحق في تقييد الحريات الفردية داخل المجتمع فيقول بأنه:» حق الإدارة في أن تفرض على الأفراد قيودا تحد بها من حرياتهم بقصد حماية النظام العام»[6].

أما الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية فيعبر عن مجموعة القواعد التي تفرضها الدولة على الأفراد من خلال جملة التدابير والإجراءات (وقائية أو علاجية)التي تهدف إلى المحافظة على النظام العام في المجتمع وهذا بتنظيم حركة المرور قصد تحقيق الأمن والسلامة في الطرقات وحماية الأشخاص من جميع الأخطار.

وهكذا فالدولة تعمل من أجل تحقيق الأمن في الطرقات وهذا بتحديد قواعد إستعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور فضلا على إقامة تدابير ردعية في حال انتهاك القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرقات[7].

ثانيا:أغراض الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية:

تشكل فكرة النظام العام بعناصره المختلفة سببا رئيسيا لتدخل سلطات الضبط الإداري بصفة وقائية أو إعادة الحالة إذا وضعه السليم والصحيح إذا ما إختل، ومبررا قانونيا على مدى صحة تصرفات تلك السلطات ومشروعيتها. فكل نشاط ضبطي إداري هدفه المحافظة على النظام العام في جميع أنحاء الدولة.

بيد أنّ النظام العام الذي تصبو سلطات الضبط إلى تحقيقه، قد إختلف فقهاء القانون الإداري في وضع تعريف قانوني محدد له نظرا لأنّه يشكل فكرة مرنة متطورة ومتغيرة تتغير من وقت لآخر ومن مكان لآخر من جهة، ومن جهة أخرى نظرا لنسبيته وتأثره بالظروف السياسية والإجتماعية[8].

والمحافظة على النظام العام في مجال السلامة المرورية تقتضي تحقيق عناصر النظام العام الممثلة في حفظ الأمن العام، الصحة العامة، السكينة العامة.

1-الأمن العام:

يشمل الأمن العام كل ما يتعلق بالشعور بالطمأنينة، وهو أحد عناصر النظام العام الذي يتضمن الحماية من جميع الأخطار والحوادث التي تهدد الأفراد في أشخاصهم وأموالهم سواء كان مصدرها الإنسان كالسرقة ومخالفة الطرقات والمظاهرات أو الطبيعة مثل الزلازل أو الفيضانات أو الثلوج التي تؤدي إلى عرقلة المرور وغلق الطرقات.

ولهذا تعمل سلطات الضبط الإداري بإتخاذ كافة الإجراءات التي من شأنها ضمان طمأنينة الأفراد على أنفسهم وأموالهم ووضع القواعد اللازمة لحماية الطرقات بكل ما من شأنه الإخلال بأمنها وسلامة مستعمليها.

وعليه يعتبر ضمن النظام العام الأمن العام في مجال السلامة المرورية ما تعلق بتنظيم المرور على الطرقات وتهيئتها والعمل على تأمين سلامة الراجلين في الشوارع، وتحقيق أفضل سيولة للسيارات والمشاة ومنع الإزدحام وتنظيم مرور ووقوف وتوقف المركبات في الأماكن المحددة لهم، وهذا كله من أجل المحافظة على سلامة الأشخاص ومركباتهم منعا لحوادث المرور وجعل الطرقات أكثر أمنا.

2-الصحة العامة:

وتعني الصحة العامة حماية ووقاية الأفراد من الأمراض، والقضاء عليها وعلى مسبباتها ومنع انتشار الأوبئة، فتتخذ الدولة كل الإجراءات الضرورية قصد تحصين الأفراد ضد الأمراض المعدية، فتقوم بالمحافظة على سلامة مياه الشرب ونظافة المواد الغذائية وسلامة شبكات الصرف الصحي ونظافة الشوارع والأماكن العامة وكل ما يلزم من أعمال بغية المحافظة على الصحة العامة للأفراد[9].

والواقع أن حماية الصحة العامة للأفراد تتصل اتصالا وثيقا بحماية البيئة من التلوث سيما مع الانتشار الواسع للمركبات وتنوعها وما ينجر عنها من تلوث بيئي خطير بسبب الغازات والأدخنة المنبعثة منها الأمر الذي يتطلب اتخاذ كافة الإجراءات الوقائية لمنع التلوث البيئي ، وهذا ما أكد عليه المشرع لما اعتبر أنّ تصاعد الأدخنة والغازات السامة مخالفة تستوجب الجزاء ويعاقب صاحبها بغرامة جزافية بين 2000 دج و4000 دج[10].

ولاشك أنّ التحقق من مدى جاهزية المركبة وتوافر معايير السلامة الضرورية للسير في الطرقات يجعل من السائق أكثر تحكما في المركبة ويحول دون وقوع حوادث المرور، فألزم المشرع ضرورة خضوع المركبات للمراقبة التقنية من خلال المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر ومدى صلاحيتها للسير بأمان تام[11].

ومن أجل سلامة صحة الراكبين فقد حظر المشرع تعاطي تبغ التدخين على متن وسائل النقل العمومي للمسافرين من حافلات وسيارات الأجرة والترامواي والمترو والمصاعد الهوائية والقطارات والطائرات و الباخرات وكذا في المحطات العمومية لنقل المسافرين فضلا على ضرورة الإعتناء وتنظيف المركبات حماية للصحة العامة للأفراد.

ولأن الدراجات النارية لا تتوافر على وسائل أمن وسلامة كافية لأجل حماية جسم الراكب وصحتهم، فقد ألزم المشرع سائقي الدراجات النارية وراكبيها بضرورة استعمال الخوذات21، وتحديد السرعة حسب نوعية الطرق ومواصفاتها.

ومن أجل تفادي وقوع أي حوادث والمحافظة على سلامة وأمن الأفراد والممتلكات وضمان السلامة المرورية في الطرقات لابد من أن يكون سائق المركبة يتمتع بكامل قواه وتركيزه لذا يحظر قيادة المركبة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن المخدرات بل اعتبرها المشرع من بين الجرائم المرورية التي تضمنها قانون تنظيم المرور وسلامتها عبر الطرق فجاء في المادة 74 من هذا القانون على أنّه :» يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50000 دج إلى 100000 دج، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر. تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.»

وفي نفس السياق، ومن أجل المحافظة على الصحة العامة أقر مجلس الدولة الفرنسي بمشروعية القرار الصادر عن المحافظ

الذي رأى إرتفاعا في عدد حوادث السير بسبب السياقة في حالة سكر الأمر الذي دفع بالمحافظ لإصدار قرار تضمن حظر بيع المشروبات الكحولية من الساعة العاشرة مساءا وحتى الساعة السادسة صباحا بغية الحد من حوادث المرور وتوفير الأمن العام داخل إقليمه[13].

3-السكينة العامة:

المقصود بالسكينة العامة المحافظة على الهدوء والسكون داخل التجمعات السكنية وفي الطرقات والأماكن العامة، بمنع مظاهر الإزعاج والمضايقات من مكبرات الصوت أو آلات مزعجة لأجل راحة الأفراد[14]. فيقع على سلطات الضبط الإداري اتخاذ كافة الإجراءات والأساليب اللازمة للقضاء و الحد من أسباب الإزعاج التي تقلق راحة العامة كمنع استعمال مكبرات الصوت وتنظيم استخدام الأجراس وتنظيم استعمال المذياع...إلخ[15].

ويهدف النظام العام في مجال السلامة المرورية إلى حماية وتوفير السكينة العامة من خلال منع استخدام الأنوار المبهرة للسيارات ليلا لما يمكن أن تتسبب فيه من حوادث نتيجة إخلالها بالرؤية بالنسبة للآخرين.

إضافة إلى أنّه يحضر على السائقين إستخدام جهاز التنبيه الصوتي بالقرب من المستشفيات والمدارس وأماكن العبادة، وفي الأوقات والأماكن الممنوع إستعمال أجهزة التنبيه الصوتي فيها.

غير أنّ ما يمكن ملاحظته أنّ الفعل قد يكون مسموح به كاستعمال المذياع أو مكبر الصوت على سبيل المثال غير أنّه لما يتجاوز هذا الفعل الحد المألوف يتسبب في إزعاج وقلق الأفراد مما يضطر بالسلطات الضبطية للتدخل لمنع هذا التجاوز وتنظيم استخدامه[16].

وتظهر أهمية السكينة العامة في إرتباطها الوثيق بالصحة العامة خاصة من الجانب النفسي والعصبي، فالدراسات تشير إلى أنّ الضوضاء تؤدي إلى إصابة الإنسان بالإرهاق النفسي والجسدي مما يجعله عرضة للضغط والتوتر والقلق العصبي[17]، وهذا القلق والتوتر سيؤثر بصفة مباشرة على السائق ويؤدي إلى انفعاله مما يتسبب في وقوع حوادث المرور.

وأكدت أحكام القضاء الإداري على صلاحية سلطات الضبط الإداري بإتخاذ جميع التدابير والإجراءات اللازمة قصد المحافظة على السكينة العامة، فإعتبر مجلس الدولة الفرنسي أنّ للإدارة الحق في منع الضوضاء لأجل راحة وطمأنينة السكان، بل أنّه في حال تقاعس وتقصير الإدارة يمكن عندها إسناد المسؤولية للإدارة بسبب عدم تحركها والتقصير الواضح من جانبها[18]. كما سار في نفس السياق، القضاء المصري لما إعتبر نقل موقف المركبات إلى منطقة سكنية مخالفا للقانون نظرا لتعديه على حديقة عامة، وما يترتب عنه من إخلال بالأمن العام والسكينة العامة في المنطقة السكنية[19].

ثالثا: أساليب ووسائل الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية

تستخدم سلطات الضبط الإداري في سبيل القيام بواجبها في المحافظة على النظام العام أو إعادته إلى حاله إذا اختل وسائل مختلفة منحها القانون للإدارة من أجل ممارسة نشاطها الضبطي، حيث تعتبر الحماية والوقاية من حوادث المرور أحد غايات الضبط الإداري، فتتدخل الإدارة لتنظيم المرور في الطرقات عن طريق اللجوء إلى وسائل لوائح الضبط المرورية والجزاءات الإدارية.

1-لوائح الضبط المرورية:

إنّ لوائح (أنظمة) الضبط الإداري من أهم وسائل الضبط الإداري وأبرزها لممارسة سلطة الضبط الإداري، إذ تضع الهيئات الإدارية المسؤولة عن الضبط الإداري قواعد عامة وموضوعية مجردة تقيد وتضبط حقوق وحريات الأفراد في سبيل المحافظة على النظام العام[20] . كما تتضمن أوامر ونواهي يستوجب الإلتزام بها ويترتب عن كل شخص يخالف أحكامها في الغالب توقيع عقوبات جزائية[21].

وتتخذ أنظمة الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية صورا مختلفة تحد بها نشاط الأفراد بغرض الوقاية من حوادث المرور، وتتمثل في تنظيم النشاط والحظر والترخيص.

أ-تنظيم النشاط:

إنّ لائحة الضبط الإداري تقتصر على مجرد تنظيم نشاط الأفراد بوضع تعليمات وإرشادات عامة تبيّن كيفية ممارسة هذا النشاط صونا للنظام العام داخل المجتمع[22].

وفي مجال السلامة المرورية يتراءى لنا قيام سلطات الضبط الإداري بوضع اللوحات الإرشادية وإستعمال الإشارات الضوئية الخاصة بالمرور، وتحديد السرعة المسموح بها وأماكن الوقوف والتوقف وتحديد أوقات معينة يسمح بها لسير مركبات الوزن الثقيل أو تحديد اتجاهات المرور في شوارع معينة... إلخ.

فعلى سبيل المثال يتولى رئيس المجلس الشعبي البلدي تحديد نقاط الوقوف الخاصة بسيارات الأجرة بعد أخذ رأي اللجنة المكلفة بشرطة المرور في الطرق[23].

ب-الحظر:

المقصود بالحظر هو المنع من اتخاذ إجراء أو ممارسة نشاط معين من أجل حماية النظام العام42، غير أنّ المنع يكون مؤقتا أو جزئيا فلا يمكن لسلطات الضبط العمل على الإلغاء الكلي لحرية أو نشاط فردي بصفة مطلقة لأنّ هذا الأمر مخالف لأحكام ومبادئ الدستور[25]، مما يجعله قابلا للإلغاء.

وهذا ما أكد عليه القضاء الفرنسي لما اعتبر منع مزاولة التصوير الفوتوغرافي في الطرقات العامة بذريعة الإزدحام و إعاقة حركة المرور بصفة مطلقة يشكل انتهاكا لحرية التجارة، ومن ثم فإنّه يجوز منع مزاولة تلك المهنة في شوارع وفي أوقات محددة فقط عندما تقتضي الضرورة ذلك[26].

وفيما يخص السلامة المرورية فسلطات الضبط الإدارية وتحقيقا منها للنظام العام بمختلف عناصره تحظر استخدام المنبه الصوتي عند المستشفيات من أجل السكينة العامة وتوفير الهدوء أمام مثل هذه المرافق، كما تمنع على السائقين تناول المشروبات الكحولية أثناء السياقة، وتحظر على ناقلي عربات الوزن الثقيل دخول المدن في أوقات محددة في سبيل منع الإزدحام عن طريق توفير مسالك إجتنابية خاصة بعربات الوزن الثقيل.

ج-الترخيص:

يقصد به الإذن الصادر من الجهة الإدارية المختصة لأجل ممارسة نشاط معين، وهو يعد وسيلة من وسائل الضبط الإداري

تتخذ شكل قرار فردي تصدره السلطة الإدارية المختصة من أجل المحافظة على النظام العام داخل الدولة[27].

فنظام الترخيص يمكن الإدارة من اتخاذ جميع الاحتياطات الضرورية قصد المحافظة على النظام العام والحيلولة دون اختلاله عند ممارسة الأفراد لأنشطتهم وحرياتهم وتفادي أي آثار قد تترتب عنها[28].

وإذا كانت السلطة الإدارية على العموم تتمتع بالسلطة التقديرية في تدخلها إلا أن تدخلها في مجال التراخيص يكون مقيد بمدى توافر الشروط المقررة لممارسة النشاط مع الأخذ بعين الإعتبار المصلحة العامة و إعمال مبدأ المساواة بين الأفراد دون محاباة أو محسوبية[29].

ففي مجال ممارسة نشاط قيادة المركبات تشترط سلطات الضبط الإداري الحصول على إذن أوترخيص من السلطات الإدارية المختصة وهذا من أجل حماية الأفراد والمارة وتحقيقا للأمن العام والصحة العامة داخل المجتمع، ويتمثل هذا الترخيص بما يعرف برخصة السياقة والتي يعرفها المشرع الجزائري بأنها ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور[30]. وهذا بعد النجاح في اجتياز امتحان السياقة يثبت كفاءة الشخص في معرفة إشارات المرور وقيادة المركبة بكل سلام وأمن.

وتحقيقا للنظام العام يفرض المشرع أيضا ضرورة وجود ترخيص إداري من أجل مزاولة نشاط قيادة سيارات الأجرة تسلم من طرف مدير مديرية النقل بالولاية على أساس أنّه المسؤول الأول والمباشر فيما يتعلق بجميع النشاطات المرتبطة بالنقل العمومي والمسافرين على مستوى الولاية[31].

د-الإخطار:

يتضمن هذا الإجراء في إلتزام الأفراد قبل ممارسة النشاط أو الحرية العامة إعلام السلطات الإدارية المختصة من أجل الاعتراض أو اتخاذ التدابير والاحتياطات الوقائية اللازمة للحفاظ على النظام العام التي قد يتسبب فيها مباشرة تلك الحرية أو ذلك النشاط[32].

2-الجزاءات الإدارية في مجال السلامة المرورية:

تعد الجزاءات الإدارية أسلوب من أساليب الضبط الإداري من أجل المحافظة على النظام العام، فتقوم سلطات الضبط الإداري بإتخاذ جزاءات إدارية كتدابير وقائية لتفادي أي إخلال بالنظام العام، وهي إجراءات تمس بالحريات الفردية فتعمل على عدم السماح لمصدر التهديد من التمكن إحداث أي أضرار[33]، وتستند سلطة الضبط الإداري في توقيع الجزاءات على النصوص القانونية الواردة في هذا الشأن طبقا لمبدأ المشروعية[34].

وفي مجال السلامة المرورية تشكل الجزاءات أحد الوسائل الهامة والضرورية التي توقعها سلطة الضبط على مرتكبي مخالفات الطرق من أجل الحفاظ على النظام العام وتحقيق الأمن المروري والحد من حوادث المرور بناءا على ما تضمنته النصوص المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق.

وتتمثل أهم صور الجزاءات الإدارية في الغرامات وسحب الترخيص والمصادرة.

أ-الغرامات:

قد تلجأ سلطة الضبط إلى فرض غرامات على مرتكبي المخالفات المرورية لعدم التزامهم بالقواعد التي تضمنها قانون المرور، وهي مبالغ محددة سلفا بحسب نوع ودرجة المخالفة المرتكبة، وهذا الإجراء نص عليه المشرع الجزائري في المواد 66 وما بعدها من قانون المرور.

فعلى سبيل المثال تصنف المادة 66 من قانون المرور الغرامات بحسب درجة المخالفة، فتشير الدرجة الأولى أنّ الغرامة محددة بين 2000 و2500 وهذا في حال مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة والمكابح أوعدم استعمال الأضواء أثناء وجود الضباب ، وكل هذه الأحكام تتصل بصفة مباشرة بالأمن العام في الطرقات.

وفي الدرجة الثانية حددت الغرامة ما بين 2000 دج إلى 3000 دج ومن بين المخالفات التي تضمنتها هذه العقوبة مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي مما يؤثر على السكينة العامة في الطرقات.

أما في الدرجة الثالثة فالغرامة الجزافية تتراوح بين 2000 دج إلى 4000 دج فيما يتعلق بالأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان والارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها ، وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرورأوالتوقف أوالوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.

وفيما يخص الدرجة الرابعة من العقوبات فالغرامة الجزافية من 4000 دج إلى 6000 دج وهذا عند ارتكاب إحدى المخالفات المتمثلة في عدم احترام السائق لتقاطع الطرق وأولوية المرور والأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز وعدم احترام إشارات الأمر بالتوقف التام والمناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة وغيرها من المخالفات.[35]

ب-سحب الترخيص الإداري:

من أشد الجزاءات التي توقعها سلطات الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية وهذا في حالة مخالفة التعليمات والضوابط المتعلقة بأحكام قيادة المركبات، فما دام للإدارة حق منح الترخيص عند توفر الشروط القانونية اللازمة لممارسة سياقة المركبات فلها كذلك إلغاء الترخيص أوسحبه عند مخالفة السائق لهذه الشروط.

وفي نطاق السلامة المرورية حرص المشرع الجزائري على تخويل الجهات المختصة بتنظيم حركة المرور سلطة سحب أو إلغاء الترخيص عند إخلال السائق بمتطلبات ممارسة السياقة وعليه تلجأ الجهات المختصة إلى مثل هذا الجزاء ضد كل من خالف القوانين واللوائح التي تنظم حركة المرور حرصا منها على سلامة الأشخاص والممتلكات وتحقيقا للنظام العام في المجتمع.

فأجاز المشرع الجزائري لهيئة الضبط الإداري الإحتفاظ برخصة السياقة وتحرير محضر عن الواقعة، فجاء في المادة 93 من قانون المرور النص على الحالات التي يمكن فيها الاحتفاظ برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز عشرة أيام ولا يتم ردها إلا بعد دفع الغرامة الجزافية و هذا الاحتفاظ غير موقف للقدرة على السياقة.

كما يمكن الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة وهذا في حالة ارتكاب إحدى المخالفات المقررة في قانون المرور، ويقوم العون الذي عاين المخالفة بالاحتفاظ برخصة السياقة، ومقابل ذلك يسلم في الحال وثيقة لمرتكب المخالفة تثبت الاحتفاظ، وهذا الاحتفاظ موقف للقدرة على السياقة بعد أجل مدته ثماني و أربعين (48) ساعة، وفي هذه الحالة ترسل

رخصة السياقة إلى لجنة تعليق الرخص 36والتي تحدد مدة التعليق بثلاثة (03) أشهر في الحالات المنصوص عليها من 1الى 10 من النقطة ج) و بستة (06 أشهر في الحالات المنصوص عليها من 1الى 17 من النقطة د من المادة 66 من الأمر 03-09[37].

ويمكن للجنة المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 94 من قانون المرورأن تقرّر تعليق رخصة السياقة[38] .

وبيّنت المادة 98 من الأمر 03-09 الحالات التي يجوز فيها للجهة القضائية المختصة عند الاقتضاء تعليق رخصة السياقة من سنة إلى 4 سنوات إذا تسبب سائق المركبة بالقتل الخطأ و /أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أوتغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة ا لمرور في الطرق[39].

وكذا في حالة ما تبين أنّ سائق المركبة يشكل خطرا يهدد الأشخاص أو الممتلكات، كالإفراط في السرعة وفي حال التجاوز الخطير أو عدم احترام الأولوية القانونية أوعدم الامتثال لإشارات المرور...إلخ[40]. بل إنّ في حالة العود يمكن إلغاء رخصة السياقة[41].

وفي نفس السياق أيضا تضمن المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المتعلق بتنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة النص على إمكانية السحب النهائي لرخصة استغلال سيارة الأجرة من طرف سلطة الضبط الإداري وهذا في حال الإخلال بالأحكام المنظمة لهذا النشاط مما يشكل انتهاكا للنظام العام كالإدانة والإساءة للآداب العامة أوعدم قدرة السائق لظروف صحية على مزاولة النشاط[42].

ج-المصادرة:

إن المصادرة الإدارية من بين الجزاءات الإدارية التي تفرضها سلطات الضبط في سبيل المحافظة على النظام العام، وتقع المصادرة على الأموال العينية كما قد تنصب على أشياء محرمة أو فاسدة من شأنها الإخلال أو انتهاك النظام العام[43].

وتأسيسا على ما سبق، قد تضمن قانون المرور الجزائري النص على صلاحية سلطة الضبط الإداري بحجز المركبات إذا خالفت أحكام هذا القانون، فيجوز لسلطة الضبط مصادرة المركبة إذا كانت المركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها[44]. كما يجوز أيضا حجز المركبة إذا كانت المركبة المستعملة مخالفة لقواعد حركة المروروالوقوف المنصوص عليها في قانون المرور[45].

خاتمة

تشكل حوادث المرورعبر الطرقات هاجسا وقلقا كبيرا للدولة والأفراد، لما تتسبب فيه من استنزاف للأرواح البشرية والموارد المادية، إذ تؤدي إلى مشاكل اجتماعية ونفسية ، وخسائر مادية ضخمة الأمر الذي يتطلب الوقاية من حوادث المروروالحد منها فيكون عندئذ لسلطة الضبط اتخاذ الوسائل الملائمة والمناسبة من أجل المحافظة على النظام العام.

ولكن رغم أهمية دور الضبط الإداري في مختلف الدول في تحقيق السلامة المرورية وحماية الأفراد والأموال على حد سواء، وتنظيم حركة المروربما يضمن انسيابها بشكل طبيعي دون عوائق أو عراقيل، ومساهمتها في الحد من حوادث المرورفإنّ الواقع يبيّن محدودية نشاط الضبط الإداري وعجزه في تحقيق الأمن المروري واستقرار النظام العام بصفة كاملة ومطلقة دون وقوع

حوادث مرورية، ولهذا نرى أنّ من الضروري:

- تطويروتحسين التكوين والتدريب على إتقان مهارات قيادة المركبات واحترام القواعد التي تضمنها قانون المرور، فضلا عن التوعية والتحسيس فالحملات التوعوية تلعب دورا هاما في عملية الوقاية من حوادث المرور.
- مع كثافة حركة المرور التي تعرفها المدن التي تؤدي إلى كثرة الإزدحام وتزايد حوادث المرور؛ مما يستدعي ضرورة تهيئة وصيانة الطرق والشوارع والممرات واتخاذ الإجراءات اللازمة والكفيلة بتخفيف الازدحام وتسهيل حركة المرور.
- سحب أي مركبة يتبيّن تأثيرها على السير لوجود خلل وأعطاب فيها مع الاهتمام بالمراقبة التقنية للمركبات بصفة دورية.
- تطوير أساليب الرقابة المرورية وإقامة نقاط مراقبة أمنية قصد المراقبة المرورية من أجل فرض احترام قانون المرور، سيما المناطق التي تشهد حركة مرور كثيفة وبالمحاور التي تعرف حوادث مرور متكررة، وكذا تشديد العقوبات على مرتكبي المخالفات المرورية.

الهوامش

1 إن حوادث المرور تتسبب في مقتل 15 شخص وإصابة نحو 200 شخص يوميا، وتفوق تكاليف الحوادث المرورية 75 مليار دينار جزائري، ينظر: أحسن مبارك طالب، سبل ووسائل الوقاية من حوادث المرور، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر، 1-3/6/2009، ص 6.

2 ينظر الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني: أطلع عليه بتاريخ 01/10/2016 على الساعة 11.30

www.dgsn.dz

3 عمار عوابدي، القانون الإداري، الجزء الثاني، النشاط الإداري، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2000 ،ص 10

4 أحمد محيو، محاضرات في المؤسسات الإدارية، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 1996 ، ص399-398.

5 د/ إبراهيم عبد العزيز شيحا، الوسيط في مبادئ وأحكام القانون الإداري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1997، ص 775.

6 د/ محمد سليمان الطماوي، الضبط الإداري، مجلة الأمن والقانون، كلية شرطة دبي، ع 1، 1993، ص 274.

7 المادة 2 ، قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، رقم 14-01، الصادر بتاريخ 22 يوليو 2009، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، رقم 45، بتاريخ 29 يوليو 2009،

8 د/ حسام مرسي، أصول القانون الإداري، دار الفتح للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 2010، ص 433-432.

9 د/ حبيب إبراهيم الدليمي، حدود سلطة الضبط الإداري في الظروف العادية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط1، 2015، ص 115.

10 المادة 66 الفقرة ج/18 من الأمر 03-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق.

11 مرسوم تنفيذي رقم 03/223 المؤرخ في 10 جوان 2003 المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها،

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ،2003، ص 14.

12 المادة 66 الفقرة ج/5 من الأمر 03-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

13 د/ عبد العليم عبد المجيد مشرف، دور سلطات الضبط الإداري في تحقيق النظام العام، دار النهضة العربية، 1998، ص80.

14 د/ حبيب إبراهيم الدليمي، مرجع سابق، ص 126. وينظر أيضا:

.Gilles Lebreton, Droit administratif général, 2 édition, Dalloz, Paris, 2000, p145

15 د/ عبد الرؤوف هاشم بسيوني، مرجع سابق، ص 80.

16 نفس المرجع ، نفس الصفحة.

17 رامي محمد صومان، الضبط الإداري كوجه من أوجه نشاط الإدارة، رسالة ماجستير، كلية الدراسات القانونية العليا، جامعة عمان، الأردن، 2004، ص 69.

18 Gilles Lebreton ,Op-cit ,p.165

19د/ حبيب إبراهيم الدليمي، مرجع سابق، ص131-129.

20 سليمان محمد الطماوي ، النظرية العامة القرارات الإدارية ، دار الفكر العربي ، مصر ، 2006 ، ص 465.

21 د/ حبيب إبراهيم الدليمي، مرجع سابق، ص40.

22 د/ عبد الرؤوف هاشم بسيوني ، مرجع سابق، ص 127.

23 تنص المادة 35 على انّه:» يمكن أن تخصص لسيارة الأجرة نقطة وقوف، حيث تقوم بتقديم خدماتها بناء على الطلب إما انطلاقا من نقطة وقوفها أو من أية نقطة على الطريق العمومي.

ويضبط رئيس المجلس الشعبي البلدي المعني قائمة نقاط الوقوف، بعد استشارة اللجنة المكلفة بشرطة المرور في الطرق.» مرسوم تنفيذي رقم 12-230 مؤرخ في 3 رجب 1433 الموافق 24 مايو 2012 يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 27 مايو 2012.

24 د/ عبد العليم عبد المجيد مشرف، مرجع سابق، ص 135.

25 د/ حبيب إبراهيم الدليمي، مرجع سابق، ص 49-48.

26- Gilles Lebreton ,Op-cit ,pp164-165.

27 علاء الدين عشي، مدخل القانون الإداري، الجزء الثاني، دار الهدى، الجزائر،2010، ص41.

28 د/ حبيب ابراهيم الدليمي، مرجع سابق، ص 53-52.

29 د/ عبد العليم عبد المجيد مشرف، مرجع سابق، ص 137.

30المادة 3 من الأمر 03-09 المتعلق بتنظيم المرور عبر الطرق.

31 تنص المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 82-16على أنّه:» يخضع استغلال خدمة سيارة الأجرة إلى الحصول على رخصة

استغلال يسلمها مدير النقل في الولاية « مرسوم تنفيذي رقم 82-16 مؤرخ 1 مارس 2016 يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 13، الصادرة بتاريخ 2 مارس2016.

32 د/ عبد الرؤوف هاشم بسيوني، مرجع سابق، ص 128-127.

33 د/ عادل السيد أبو الخير، مرجع سابق، ص 315.

34 سعاد الشرقاوي، مرجع سابق، ص 124.

35 ينظر المادة 66 من الأمر 03-09.

36 المادة 94 من الأمر 03-09.

37 المادة 96 من الأمر 03-09.

38 المادة 95 من نفس الأمر.

39 المادة 67 من نفس الأمر.

40 المادة 71 من نفس الأمر.

41 المادة 98 من نفس الأمر.

42 المواد 41-40-39-38 من المرسوم التنفيذي 230-12.

43 د/ عبد الرؤوف هاشم بسيوني، مرجع سابق، ص 159.

44 المادة 77 من الأمر 03-09.

45 المادة 103 من نفس الأمر.